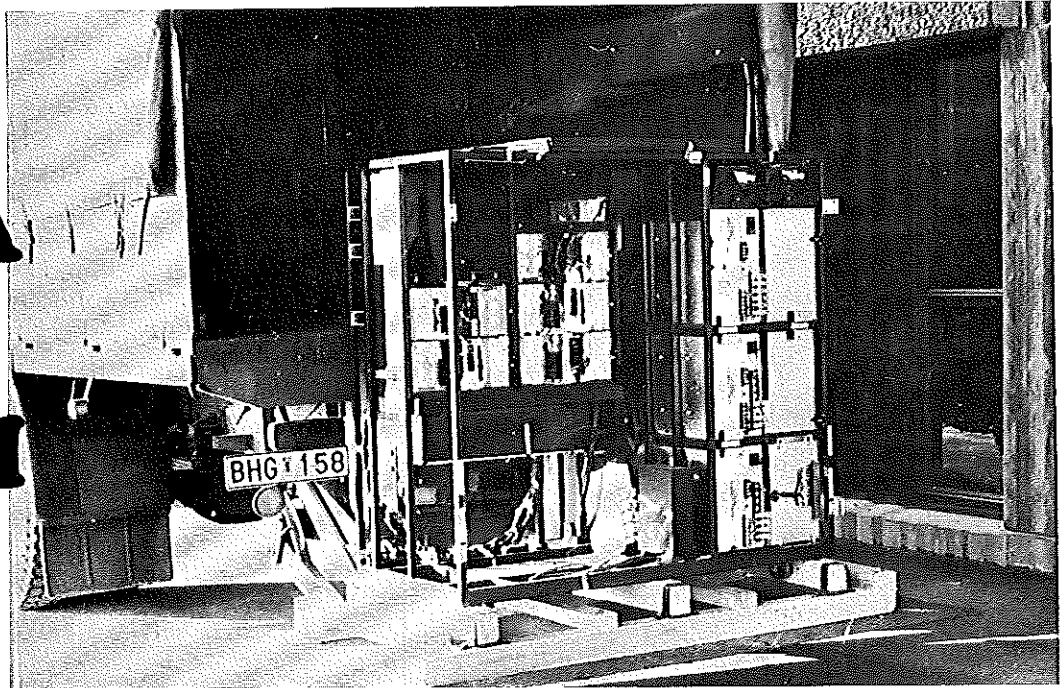


dumpen nr 1 va 6 1976

volvo-datas personaltidning

CDA
KOM



CDA
KLAR

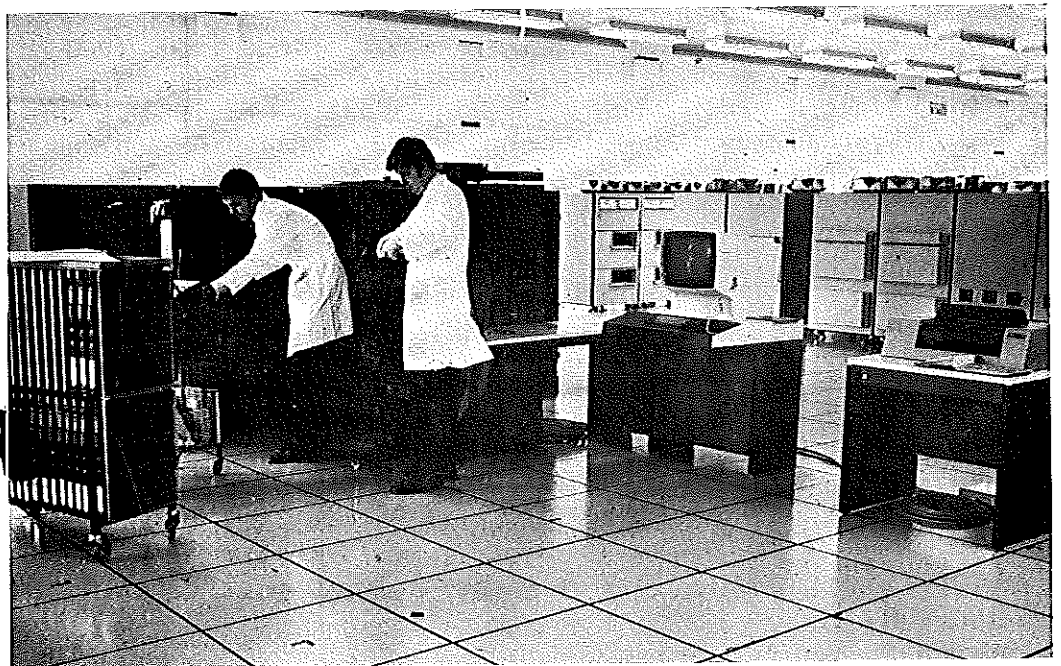


Foto: Ehston Benkel

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars Silfversparre
Personalredaktör: Sten Ramqvist
Layout: Birgitta Einarsson

ENDAST FÖR INTERNT BRUK VOLVO-DATA
Redaktionskommitté: Lars Höwing
Lars Olenfeldt

'VACKRA ORD'

"Det åligger nyttjanderättshavaren att svara för och fullgöra alla fastigheten avseende på upplåtelse tiden belöpande, nu förefintliga och framdeles uppkommande utskylder, förpliktelser och onera av vad slag de vara må."

Ja, så står det i § 12 i ett av Göteborgs Kommun uppsatt kontrakt för nyttjanderättsinnehavaren av disponerad mark.

Man undrar, vad menar våra myndigheter? Skall svenska folket bli en skock ovetande individer, som inte gitter göra motstånd till sådan rappakalja. Ja, så hårt dömer jag textförfattarens uttryck.

I detta nummer av Dumpen snuddar vännen Patrice vid vad vi själva gör som datamänniskor.

Förkortningar på längden och på tvären. En liten grupp begriper vad några begynnelsebokstäver betyder, men de flesta gör det inte. Man nickar och samtycker för ingen vill gärna avslöja att han eller hon inte begriper vad förkortningen betyder.

Är det därför inte på tiden att vi bredar oss. Man klagat över att jobbet är tråkigt - i förra numret efterlyste också Bror A "ett roligare Volvo-Data." Visst skall vi ha roligt. Volvo-Data har ju fest den 13 mars, men hur länge varar den - några timmar, och vi är åter tillbaka i vardagen med registrering, expediering, programmering, printning, bandbyte m m. Så rullar vi runt med alla mystiska uttryck och inte blir det roligare för det.

Visst måste vi använda fackord. Svenska språket är litet och till råga på allt övergår vi också mer och mer till engelska som enligt ledningsgruppens beslut t o m skall bli ADB-tekniks modersmål.

Hos Ingemar Lernfalk i biblioteket finns det tre tjocka pärmar med förkortningar i alla möjliga former. Ja, t o m så mycket att man funderar på att lägga om allting till COM, vad det nu betyder.

Sparre

minidatorer

- Minidatorerna ökar raskt inom Volvoorganisationen. Just nu finns 17 datorer, och ytterligare några är på gång, rapporterar chefen för minidatorgruppen, Christer Pernblad.

Vår största kund är Torslandafabriken med fyra maskiner, som varit i gång sedan lång tid tillbaka. TOR och GODIS är ett par välkända system, som bearbetas på minidator.

Fyra maskiner har också Kalmarverken, där man koncentrerat sig på produktions- och vagnsstyrning.

Lastvagnsfabriken i Lundby håller sig med två maskiner och skall köra bl a på KDR (Konstruktionsdata).

Volvo BM, VENV (Belgien), Skövdeverken och Volvex i Skövde är också minidatoranvändare, och så skall vi själva ha en testmaskin.

Ombyggnad

Datacentralen kommer att byggas om under våren. Preliminärt börjar arbetet den 8 mars. Innan dess kommer man att införa en utvidgad, spärrad zon vid expedition och registrering. Denna åtgärd måste införas för att klara den nya organisationen med bl a förbättrade kontakter mot datacentralen.

Vi återkommer i nästa nummer med närmare information om ombyggnaden.



- Ni måtte väl kunna begripa, att om vi alla var av samma mening, så vore det meningslöst.

Sagan om MOST



Sagan om MOST är slut: Här har projektledaren, Mats Folkesson, 2320, samlat sina glada och nöjda medarbetare efter väl förrättat värv.

Foto: Lennart Pettersson

Det var en gång en PV-sektor på Sveriges största bilföretag som hade ett litet bekymmer i april 1974.

Bekymret döptes till MOST, därför att det handlade om MOnteringsSTruktur för personvagnar. Man skulle skapa en nedbrytningsstruktur på produktnummer till leveransenhet (= artiklar som kommer till de slutmonterande fabrikererna för att monteras ihop till hela bilar = produktnummer). Man måste även ta hänsyn till att de små artiklarna byts ut ibland (exempelvis på grund av lagkrav i Amerika, förändringar vid varje ÅT, etc). Dessa ändringar kallar PV-sektorn för ÅO och det betyder ändringsorder det. MOST skulle sedan skicka alla dessa ändringar till fabrikerens egna system (t ex TOMAT) som på så vis får en alldeles egen liten monteringsstruktur.

Hur skulle nu allt detta underbara kunna bli verklighet? Enkelt. Man vände sig med förtroende till världens bästa datadepå (nämligen VOLVO-DATA). Och inte nog med det. Man vände sig till den bästa avdelningen, nämligen 2320.

Det lilla MOST analyserades under resten av 1974. Konstruerades, programmerades, systemtestades och produktionstestades under 1975. Alltihop till ett vrakpris av ca 1.3 miljoner.

Man frågar sig. Hur gjorde man för att genomföra allt detta? Jo, man skrapade ihop bl a följande gäng:

Evastina Tillberg (socialantropolog)
Irene Ene (född Olsson, DATALOGIC)
Herr Nilsson, Bo (veteran)
G Kling (f d maskinchef, numera kamrer)
Bengt Bergström (Huldas man)
Jan Ristner (kapten i svenska flygvapnet)
Ulla Bokelund och Gunilla Norström
Mats Folkesson (styrman)
Lova Appelqvist (ornitolog)
Pelle Persson (DAF-ägare)
Bengt Amneskog (målvakt)

MOST DELADES UPP I

Överdelen (P701) bestående av strukturen produktnummer - PML
Underdelen (P700) bestående av strukturen PML-artikelnummer.

Man använde sig av VOLVO-DATAS excellenta metoder, såsom pseudokod, PP-pool, strukturerad programmering etc. Eftersom PV-sektorn i en utbyggnad (MOST etapp II) ville kunna se direkt in i sina register, byggdes dessa upp med hjälp av IMS. Dessutom jobbade vi med såväl logiska som mänskliga relationer.

PSEUDOKOD

För i stort sett samtliga bearbetande program har MOST arbetat med pseudokod. Med systemspecifikationen och delsystemavgränsning som utgångspunkt har respektive delsystemansvarig framställt pseudokod. Pseudokoden består av verbal beskrivning av logiken. MOST har strävat mot att använda förklarande ord, som även icke dataknuttar (och -knuttor) begriper. Detta är viktigt, eftersom kund och VOLVO-DATA stöter och blöter pseudokoden tills båda är nöjda. Färdig pseudokod är ett gemensamt dokument som kunden har påverkat och godkänt innan kodning påbörjas. Kunden tvingas tänka igenom logik och bearbetningsregler, vilket bl a ger honom bättre möjlighet att i systemtesten skapa relevant testmaterial och facit.

MÄNSKLIGA RELATIONER

Gruppen upptäckte efter ett tag att alla individerna inte funkade likadant! Vad gör man åt sånt? Jo, hela gruppen samlades några gånger och talade om vad man tyckte och vad man inte tyckte om varandra. På så vis fick vi lite feed-back på oss själva, samtidigt som vi gav feed-back till varandra om hur vi fungerar i grupp. Detta utvecklade oss själva samtidigt som riskerna för missförstånd minskade, när vi utvecklade vår produkt MOST.

Överdelen installerades W603. Underdelen parallelltestas med G610 (som den ersätter) under fyra veckor för att installeras W607.

Mats

SINGAPORE NÄSTA

Ingmar Persson, Teknisk samordning på 2760, stack för några dagar sedan till Singapore för att biträda vid en lageranalys.

TACK 2300!

Tack till Er alla på 2300 för den tid vi arbetat tillsammans. Jag tycker det har varit en inspirerande tid, och jag är mycket glad för alla fina insatser som har gjorts och den fina stämning som jag tycker har funnits på avdelningen. Tillsammans har vi lyckats göra ADB-utvecklingen till en verksamhet minst i nivå med företagets äldre och mera etablerade verksamheter.

När jag nu har flyttat på mig, så är det enbart på grund av ett naturligt intresse att efter fyra år pröva på något nytt.

Ni har bara ett fel. Ni är för många. Därför måste jag välja detta sätt att tacka Er för den gångna tiden och önska Er lycka till i fortsättningen.

Agne Ö

P.S. Jag räknar med att ganska snart återkomma med synpunkter på vad jag och mina nya medarbetare kan erbjuda för tjänster i framtiden. Ni är också alla välkomna med önskemål.

CDA installerad

Installationen av 370/158 CDA slutfördes under helgen 31.1. - 1.2.1976.

Under lördagen uttestades programvara (OS, HASP, EP/3705 och IMS-TP) samt omkoppling av maskinvaran.

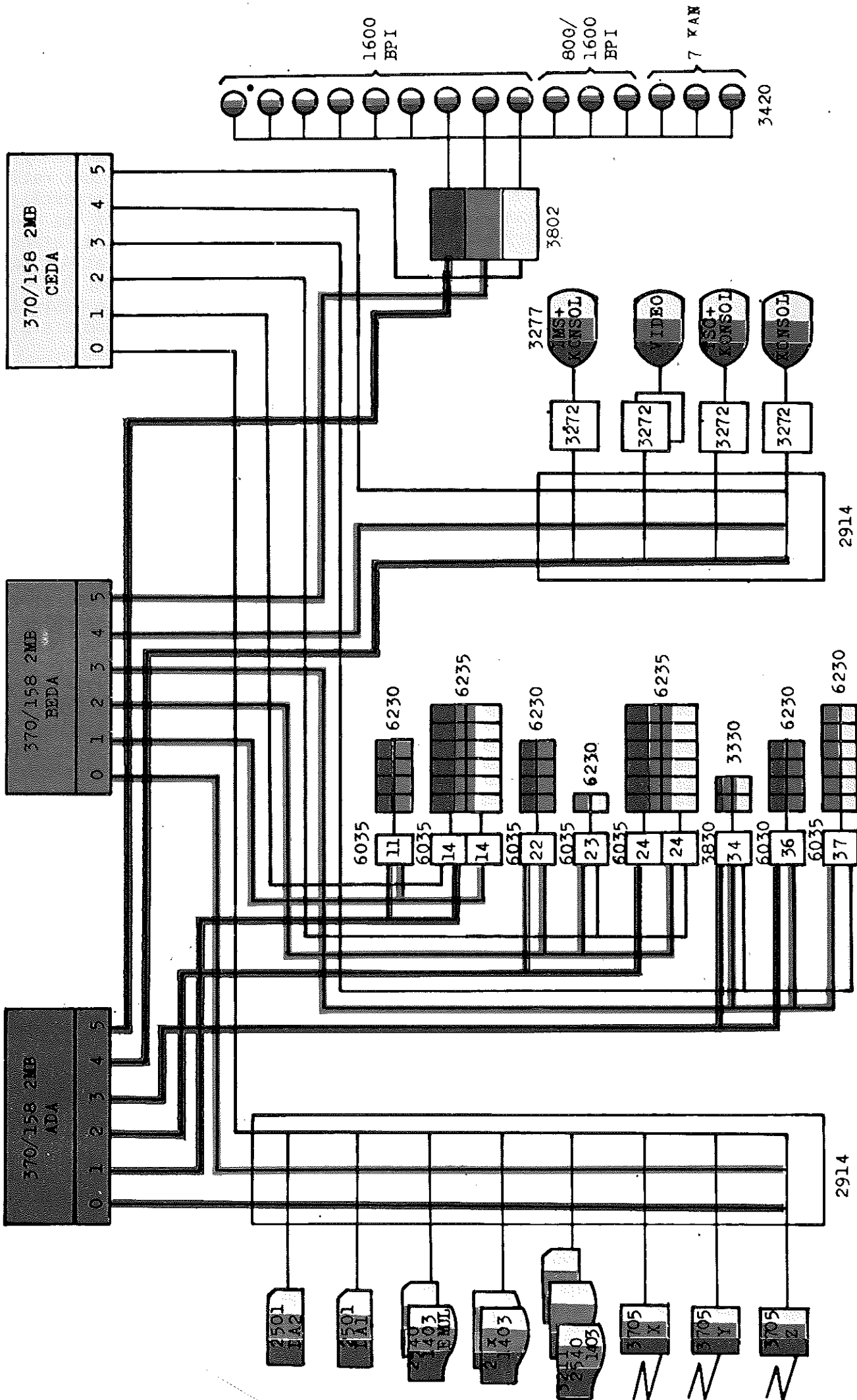
På söndag morgon startades datorerna med produktion i ADA och BDA, programtester i BDA samt TP i CDA. Klockan 10.00 startades tester både av RJE-kunder, TP-kunder och Systemservice-programmerare. Resultatet av testerna visade sig vara gott.

Fr o m måndagen den 2 februari 1976 är CDA installerad och blir ett behövt kapacitetstillskott på Volvo-Data.

Till alla som har bidragit till den lyckade installationen och uttestningen av CDA framför vi ett V A R M T T A C K.

Avd 2100
Reimar Kännestorp

KONFIGURATION 3x370/158 760201



ADS - VARFÖR ?

AUTHORIZED DEALER SYSTEM

Ja, hur kommer det sig egentligen att Volvo-Data satsar mer än en halv miljon svenska kronor i systemutveckling för Volvos återförsäljare? Innan vi svarar på det, skall vi kanske förklara vad ADS innebär. En beskrivning av hur själva systemet - eller systemen - fungerar finner ni i en annan artikel i nästa nummer av Dumpen. Förkortningen ADS då? Ja, från början har det stått för Authorized Dealer System. Tanken bakom det har varit att vi har velat ta fram ett system som skall auktoriseras som ett Volvosystem i de länder där vi kan marknadsföra det. Egentligen har vi bara använt förkortningen som ett arbetsnamn och i framtiden kan det mycket väl komma att stå för exempelvis Automated Dealer System eller möjligen hittar vi på en annan och kanske mer slagkraftig förkortning, när vi börjar marknadsföra systemet.

MEDVETEN AFFÄRSRISK

Tillbaka till frågan varför Volvo-Data har satsat pengar i detta projekt utan att ha en fast uppdragsgivare som betalar, och att härigenom Volvo-Data tar en affärsrisk som vi kanske normalt inte brukar göra. Litet tillspetsat och kraftigt förenklat skulle man kanske kunna säga att det inte fanns någon annan enhet i Volvo som på allvar var mogen att göra den här satsningen. Tillsammans med Volvo Reserv - som också har satsat en del resurser - var vi de enheter i Volvo som trodde så starkt på idén att vi drog i gång projektet utan att ha full säkerhet att få pengarna tillbaka.

Låt oss gå tillbaka i tiden och se på hur det hela har utvecklats.

VR- SYSTEMET

Under år 1973 upplevde importörerna, framför allt från de skandinaviska länderna, en mycket stark press från återförsäljarledet att få till stånd ett utbyte av den registreringsutrustning, framför allt för VR-systemet, som fanns installerad hos flertalet skandinaviska återförsäljare. Sedan installationen av VR-systemet år 1965 hade ett mycket stort antal registreringsutrustningar från Olivetti och Facit installerats i

återförsäljarföretagen. Installationen av dessa stansutrustningar i kombination med utnyttjandet av VR-systemet har inneburit mycket stora rationaliseringar för Volvos återförsäljare, men läget var nu sådant hos många av återförsäljarna att deras stansutrustningar bokstavligen talat var på väg att ramla sönder och samman. Det stod helt klart att ny utrustning måste installeras, men skulle man nöja sig med det?

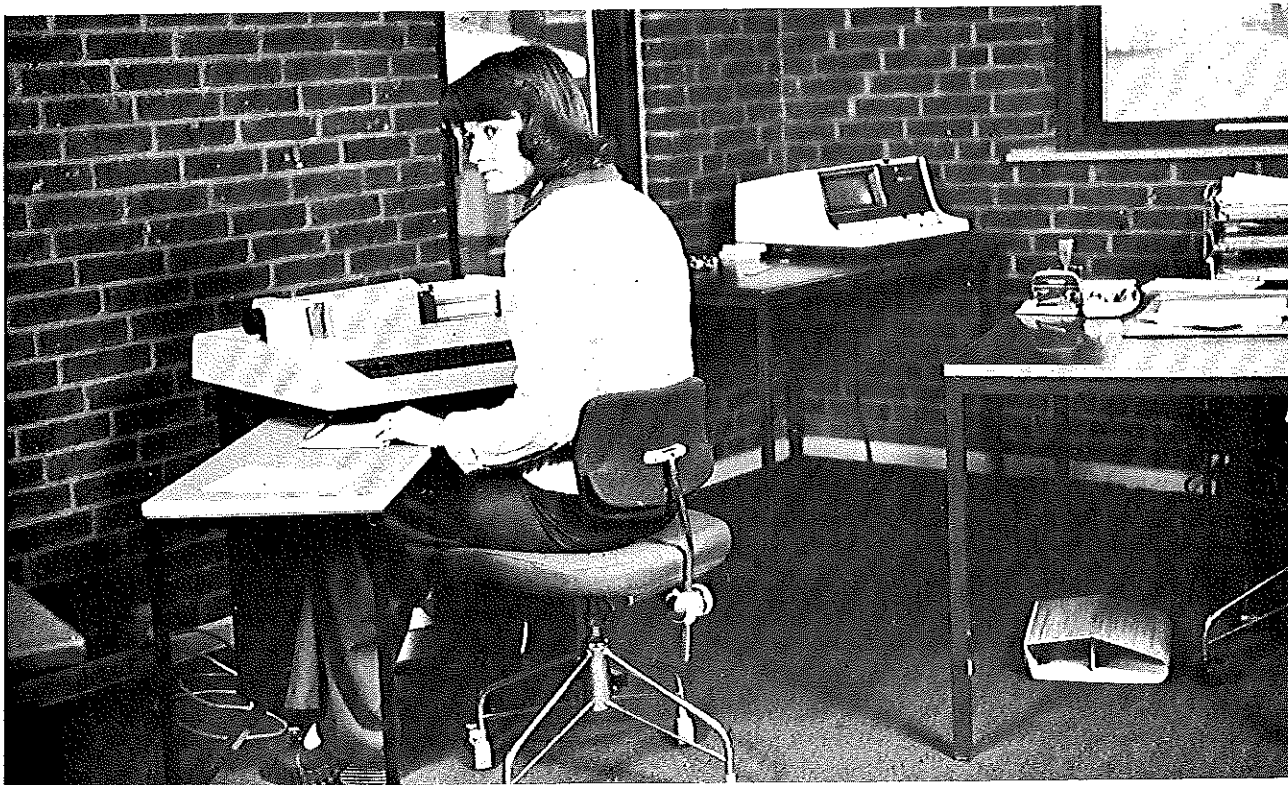
TP - FRAMTIDENS MELODI

Volvo Reserv, som alltid är på bettet, antog i slutet av 1973 utmaningen och gjorde en utredning. Man fann snabbt ut att i stället för att utnyttja hållremsutrustning som hittills, så borde utnyttjande av TP i framtiden vara betydligt rationellare. Man beslöt sig för att titta närmare på dessa möjligheter. I samband med utredningsarbetet fann man så småningom också ut att återförsäljarna egentligen inte nöjde sig med att bara få till stånd en bättre lösning på registrering av transaktioner för VR-systemet. Man ville gå betydligt längre än så. Framsynta återförsäljarchefer insåg nämligen att deras administrativa belastning, speciellt på verkstads- och reservdelssidan, började bli alltför betungande. Man började intressera sig för att få fram effektivare rutiner för att hålla kostnaderna nere och började vända blickarna mot möjligheter att utnyttja minidatorer.

På detta stadium kopplades Volvo-Data in. På Volvo Reserv menade man att intresseområdet nu hade vidgats långt utanför den rena reservdelsfunktionen och att man borde utnyttja de kunskaper och erfarenheter som Volvo-Data-organisationen besitter.

UTREDNING PÅ UTREDNING

Nya utredningar gjordes av Volvo-Data tillsammans med bl a Volvo Reserv och ett stort antal europeiska importörer och återförsäljare för att utröna vilka områden som var intressanta för eventuellt utnyttjande av ADB, vilken lönsamhet som kunde tänkas föreligga för återförsäljare i olika storleksklasser och vilken typ av utrustning som var den lämpligaste. Det gällde att hitta maskinvara som prismässigt var mycket konkurrenskraftig med tanke på att den typiske



Interiör från Volvos återförsäljare i Kolding i Danmark. Hanne Sørensen registrerar ekonomitransaktioner med ADS-terminal, som är ansluten till Data Points centralenhet.

Volvoåterförsäljaren åtminstone utanför Sverige trots allt är ett relativt litet företag.

Utredningen och marknadsundersökning som gjordes gav vid handen dels att det fanns ett mycket stort intresse hos många europeiska återförsäljare och importörer att finna en rationell lösning på dagens och framtidens administrativa problem, dels att de preliminära och på det stadiet ganska grova kalkyler som gjordes visade att man kunde finna ekonomisk lönsamhet i så pass små återförsäljare som storleksordningen 100-120 sålda, nya personvagnar per år. De utvärderingar av hårdvara som gjordes gav till resultat att Datapoint bedömdes som den lämpligaste maskinutrustningen.

MINIDATORNÄT

Som biprodukter från utredningarna kom vi också fram till att en installation av ett nät av billiga minidatorer hos återförsäljarna i ett land hade intressanta framtidsutsikter även på annat sätt än som en ren intern rationaliseringsåtgärd i återförsäljarnas administration. Ett sådant nät, kopplat via telefon till Volvo-Data och via

Volvo-Data till importören, kan komma att innebära framtida förbättringar av information och kommunikation mellan återförsäljare, importör och Volvo Göteborg. Clearing mellan olika återförsäljare av både reservdelar och fordon skulle kunna medföra möjligheter till rationalisering i lager. Återförsäljarnas nuvarande administration av reklamationshanteringen skulle kunna avsevärt förenklas. Försäljningsstatistik från återförsäljare till importör och vidare till de olika sektorerna i Göteborg skulle avsevärt kunna snabbas upp och förbättras.

PROJEKTET DRAS IGÅNG

Resultatet av utredningarna som gjordes presenterades av oss för de olika sektorerna med rekommendation att satsa på en utveckling baserad på Datapointutrustning och med första etappmål att ta fram rationella lösningar på verkstads- och reservdelsadministration hos Volvos återförsäljare. Intresset för projektet var mycket stort, men frågan om hur projektet skulle finansieras drog ut på tiden allt mer. Det var i det läget som vi på Volvo-Data fattade beslutet att dra igång projektet genom egen finansiering och delvis med hjälp av resurser från Volvo Reserv. En överens-

kommelse träffades med leverantören av Datapoint i Danmark - Regnecentralen A/S - som gick ut på att Regnecentralen skulle stå för konstruktions- och programmeringsarbetet utan kostnad för Volvo-Data och att Volvo-Data åtog sig att ta fram nödvändiga systemspecifikationer, att välja ut lämplig pilotåterförsäljare i Danmark och att medverka under hela projektet med nödvändig assistans till pilotåterförsäljaren.

FÖRSTA DELEN

Projektet kom i gång under första kvartalet 1974. Den pilotåterförsäljare som valdes ut blev Vanlöse Autohandel i Vanlöse strax utanför Köpenhamn, som är en ren personvagnsåterförsäljare. Första delen av projektet gick riktigt hyfsat och i juni 1974 kunde vi installera fas 1, som innebär reservdelsfakturering och registrering av VR-transaktioner samt transmittering av VR-transaktionerna via telefon från återförsäljaren till Volvo-Data. Det är den delen av det totala systemet som vi kallar för TP-VR.

PROBLEMEN HOPAS

Men det var nu problemen började. Oljekrisen kom 1973 och fick mycket kraftiga återverkningar på försäljningen av personvagnar i Danmark bl a genom åtgärder från den danska regeringen för att hålla nere importen av bilar. I praktiken blev det nästan 100-procentigt stopp av nybilförsäljningen i Danmark, och det visade sig att vår pilotåterförsäljare mycket snabbt fick lönsamhets- och likviditetsproblem. Detta gjorde att efter införandet av den första fasen såg sig företaget förhindrat att gå vidare som pilot i projektet och tvingades skjuta sina planer på framtiden.

NY PILOT

Snabbt fick vi tillsammans med importören i Danmark, Volvo Danmark, gå ut för att försöka hitta en ny återförsäljare som var intresserad av att fungera som pilot. Detta var givetvis inte lätt, eftersom de flesta danska återförsäljarna hade samma problem som den i Vanlöse.

Så småningom förklarade sig dock återförsäljaren i Kolding - Vagn Jakobsen A/S - villig att ställa upp. Detta har senare visat sig vara ett mycket lyck-

ligt val av flera olika skäl. Dels är det en återförsäljare som säljer både personvagnar och lastvagnar, dels har företaget en mycket stark finansiell ställning, men framför allt hade man i en av sönerna till ägaren en mycket entusiastisk projektledare, som har betytt mycket för det fortsatta projektets framgång.

MERA BEKYMMER

Efter sju sorger och åtta bedrävelser lyckades det oss att i juni månad 1975 installera den andra fasen som omfattar reservdelsadministrationen totalt och den tredje fasen, som omfattar den totala verkstadsadministrationen i oktober 1975. Jag säger sju sorger och åtta bedrävelser, därför att vi under den här perioden har råkat ut för svårigheter av alla de slag. Våra relationer till Regnecentralen har tidvis varit ganska ansträngda och samarbetet har inte alltid fungerat såsom vi önskat. Vi har haft åtskilliga kommunikationsproblem bara på grund av en så enkel sak som språksvårigheter, trots att vi alla talar skandinaviska. Vi har fått lägga ner åtskilligt med tid på problem som har uppstått endast därför att så många parter har varit inblandade (de båda pilotåterförsäljarna, Volvo Danmark, Regnecentralen, Jydsk Datacenter, Volvo Reserv, Volvo Norge, Volvo-Data) och detta har gjort projektet mycket svårmanövrerbart under långa perioder. Vi har haft problem med maskinutrustningen som långt ifrån alltid har fungerat såsom den borde, vi har haft problem med att få fram skrivmaskinsterminaler från DEC, vi har fått göra brandkärsuttryckningar bara därför att återförsäljaren helt plötsligt har satt sig på bakhasorna och vägrat att betala för utrustningen etc,etc. Många, många gånger har vi sagt till varandra - varför i herrans namn gav vi oss in i det här projektet.

ALLT VÄL - MED SPETS

Nu är vi igenom. Nu fungerar det, och nu räknar vi med att få njuta av det otium som vi tycker att vi har gjort oss förtjänta av, att vi kan erbjuda våra återförsäljare ett system som är bra. Och inte nog med det. Dessutom tecknade Volvo-Data efter intensiva förhandlingar för ett par veckor sedan ett kontrakt med TRW (amerikanskt företag med världsomfattande marknadsföringsansvar för Data Point) som bl a ger Volvos återförsäljare en rabatt på 13 % vid installation av Data-Pointutrustning.

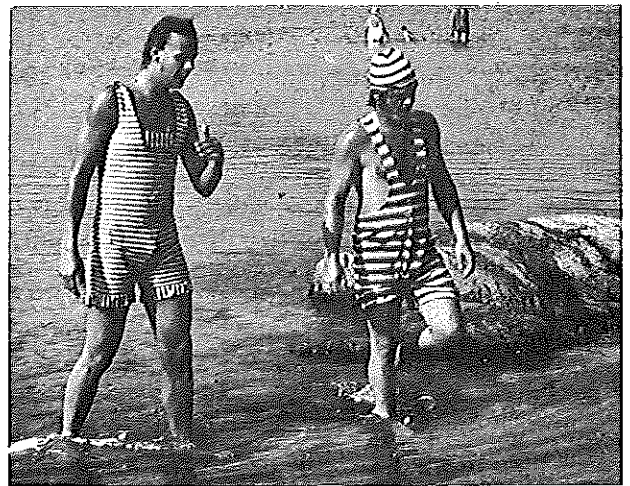
Hur skall vi nu göra för att få lön för all vår möda? Hur skall vi få våra pengar tillbaka? Jo, vi räknar med att sälja systemen som paketlösningar till främst de skandinaviska länderna men också till ett flertal av de övriga europeiska länderna. Intresset är redan stort och förutom vidare installationer i Danmark planerar vi nu tillsammans med Volvo Norge för de norska återförsäljarna. Andra länder, som har uttalat ett stort intresse för att köpa systemen, är Finland, England och Holland. Dessutom har vi haft preliminära kontakter med Frankrike, Tyskland, Schweiz och Belgien. I de länder där vi lyckas marknadsföra systemen räknar vi att få in intäkter på mellan 50.000 och 150.000 kronor per land. Storleksordningen på våra intäkter beror på återförsäljarstrukturen i landet i fråga. Detta innebär, att om vi lyckas sälja systemen till fem länder, så har vi hämtat hem de kostnader vi har lagt ner och kanske något därtill.

Nu är kanske inte det allra väsentligaste att Volvo-Data kan hämta hem investerade pengar i projektet. Ännu viktigare är att installation av de här systemen beräknas ge mycket stora rationaliseringsvinster för Volvos återförsäljare och därmed ha stor betydelse för Volvokoncernen som helhet. Enligt överslagsberäkningar som vi har gjort finns en besparingspotential på mellan 20 och 40 miljoner svenska kronor under en 3-5-årsperiod.

Ingemar Örtendahl

MASSOR AV PAPPER

Utlistningsmängden av papper från Volvo-Data rör sig omkring 50 miljoner sidor per år. Papperskostnaderna ligger på 4,5 miljoner kronor och skrivutrustning på 3,8. Läger man sedan till löne- och distributionskostnaderna finner man att det närmar sig tio miljoner. Då är ändå inte kundens kostnader för handläggning, bearbetning, arkivering m m, inräknade.



Ack, huru ljuftvligt kan icke ett bad vara'.

För den minnesgode läsaren kännes den på photographiet afbildade situationen igen. Rätt så, den närmast svunna sommaren kom att erbjuda rikhaltiga tillfällen till dylikt, förnöjsamt plaskande.

Den allerstädes närvarande kanonphotographen, Herr A Sahlin, kunde förefviga tvenne badgossar, hvilka under en utfärd med Herr photographens farkost icke voro sena att utnyttja de af Moder Natur gifna läckerheterna.

Afslutningsvis kan sägas att badgossarne, trots sin lätta klädsel, icke togo större skada af badet. Dock förtäljer icke historien huruvida de fingo nyttja Herr Hoffmans droppar mot efterföljande gikt, inflammationer och liktornar. Att de tvenne Herrarna framlefva sina dagar i högönsklig välmåga tyder emellertid på att så icke skulle vara fallet.

Pelle Palmqvist

G R S

Cilla Gabrielsson - projektledare för GRS - med alla sina medarbetare lägger just nu in ett extra kol för att hålla tidsplanerna så att Volvos äldsta datasystem - bokföring - kommer att få en verklig ansiktslyftning efter snart 50 år.

FACK IDIOT I ELLER PROFESSIONALISM

Under senare år har vår effektivitet ökat. Volvo-Data tar fram produkter med högre kvalitet till relativt sett lägre kostnad. Dessutom kommer dessa produkter fram i tid. Hurra, vad vi är bra!

Vad beror nu dessa framgångar på?
Dels på bättre uppföljningsmetoder och planeringsmöjligheter (schabloner)
dels på en väl anpassad organisation
dels på en mycket specialiserad personalutbildning och -utveckling.

Volvo-Data har blivit en effektiv tillverkningsverkstad för systemutveckling, underhåll och drift.

Man kan snart börja tala om löpande band i systemtillverkning. Några klassiska faror med löpande-band-arbete är brist på engagemang, minskad personlig utveckling, alla tänker likadant och ser likadana ut, alla riktas mot en mycket effektiv men trist mall.

Eftersom vårt samhälle påverkar oss i samma riktning anpassar vi oss alla lätt till likriktade påtryckningar.

En konsekvens av anpassning är att ett slags inavel kan växa fram; det blir svårare att få fram individer med initiativförmåga och kreativitet. Den specialiserade och målmedvetna utbildning vi får ger oss nödvändigt djup. Frågan är om den också ger oss bredd, om den inte tar bort lusten till självbreddning.

Dessa synpunkter har delvis framkommit vid ett 2320-möte och jag skall som en följd av mötet leda ett grupparbete med dessa frågor som ämne. Ingen har anmält sitt intresse att delta i gruppen. Jag har därför gjort forskningar på egen hand i ämnet.

Alla jag har talat med ser samma faror i den hittills resultatmässigt lyckade utvecklingen. Ofta framställs effektivitetskrav som boven, men samtidigt verkar företaget vara berett till vissa satsningar, d v s att på kort sikt minska effektiviteten något men på längre sikt få fram individer med initiativförmåga och kreativitet. Där har ingen kommit fram med några konkreta förslag sedan Ola utvecklade strukturerad programmering.

Många känner att det största kravet som ställs på dem är att ta fram en produkt i rätt tid med rätt kostnad och rätt kvalitet. Det finns egentligen många krav på vår organisation. Dessa krav tillfredsställs bäst om man har personal som är engagerad i sina arbetsuppgifter, som tycker att Volvo-Data är en spännande arbetsplats.

Hur är det med spänningen på Volvo-Data?

Är den stigande eller avtagande?

Hur många tycker att arbetet på Volvo-Data är enbart ett sätt att förtjäna sitt levebröd?

Är det i så fall fel att tycka så?

Och om det är fel, vems är felet?

Är det våra arbetsmetoder som leder oss dit?

Är det samhällsutvecklingen överhuvudtaget?

Varför var det så få som intresserade sig för Volvos personalpolitik?

Har vi blivit feta och slöa intellektuellt?

Har Du några idéer?

I så fall kan Du tala med många: med Sten, med Lars, med Agne, med Ulf, med Jörgen. Alla är intresserade av dessa synpunkter.

Har Du början till idéer, vill Du göra ett grupparbete? Kontakta mig. Då blir vi genast en grupp.

Patrice



Byråkrat-mumrick

En företagschef i Landvettersa: Förr slet jag i dagar och nätter med anbud, värdering, kontroll och planering. Nu hinner jag blott med blanketter.

ADB-TEKNIK

För ADB-teknik var 1975 ett år med skiftande arbetsuppgifter och planering för nya inriktningar.

VILMA I utvecklades och installationen är i dag så gott som avslutad (VBM och VBV kvarstår ännu).

Medverkan i systemutvecklingsprojekt och speciella uppdrag (såld kapacitet) har för 25XX uppgått till 3.2 personer. Avsikten är att fortsätta denna verksamhet för meningsfullt utbyte av erfarenheter.

TVÅ BASFUNKTIONER

Organisationsinriktning har fastställts med två basfunktioner "Styrsystem" (2510-2511) varav 2511 svarar för ADB-teknisk support direkt mot driften med Thomas Elfving som chef och "Metoder och utbildning" (2530) med Karl-Erik Rasmusson som chef. Nuvarande 2540 ingår fr o m den 1 mars 1976 i 2510 respektive 2530. Från basfunktionerna planeras kapacitet för utvecklingsprojekt som genom utsedda projektledare rapporterar till mig. Vissa projekt har startat andra är i planeringsfas. För 2530 har också fastställts att Hans Dahlqvist svarar för utbildning och ADB-teknisk information. Lars Dannstedt för Service- och Standardprodukter. Gunnar Mattsson för systemering och Bengt Ögren för programmering.

VIRTUAL STORAGE

Beslut har genom Volvo-Datas styrelse tagits att avvakta utvecklingen av styrsystemet VS (Virtual Storage) med tillhörande maskin- och programvaruutbud. Det finns i dag inget skäl som talar för utbyte av vårt nuvarande OS/MVT, utan det är både ekonomiskt, praktiskt och tekniskt lämpligt att använda nuvarande tekniska kompetens för egen ADB-teknisk utveckling. Problem som diskuterats i samband med att ej gå över till VS har exempelvis varit begränsning av transaktionsmängden inom IMS/360 som är 584 transaktionstyper. Detta är möjligt att lösa genom ytterligare ett IMS/360-system.

VOLVO NETWORK ARCHITECTURE

Kravet från våra kunder att från en terminal kunna nå centralt installerade programprodukter har ökat starkt under 1975. Volvo Network Architecture (VNA) öppnar dessa möjligheter i en första etapp mot en (TP-)maskin vid årsskiftet 1976-77, och i en andra etapp mellan

två eller flera maskiner under första halvåret 1977. PDP-utrustning och dess terminaler kommer också att inkluderas. Ansvarig är Rolf Olofsson, 2510.

REMOTE DATA EXCHANGE

Nuvarande RJE-teknik saknar effektiva kvittensmöjligheter på insänt data tillbaka till kund. Även JCL och lagring av överfört data för central bearbetning har stora brister. Remote Data Exchange (RDE), en egen programprodukt, kommer bl a att lösa ovanstående. En första etapp installeras i augusti 1976. Anders Olsson är projektledare.

MINSKAD PAPPERSHANTERING

Trots en hög beläggning på vår COM-utrustning med exempelvis för AF mer än 50-procentigt utnyttjande av COM i stället för utskrift på papper och trots att utvecklingen av nya system i hög grad koncentreras till TP-lösningar, har inte pappershanteringen minskat. Ytterligare insatser måste göras. En av dessa är Bläddra I Sysout (BIS) som med smärre applikationsförändringar öppnar möjligheten att från bildskärm hitta sin listoutput, kunna göra anteckningar etc. Färdigtidpunkt 1 maj 1976. Ansvarig är Christian Forsäng, 2510.

Beträffande VNA, RDE och BIS finns hos Ingemar Lernfalk mer detaljerade beskrivningar för studium.

Förutom ovanstående, ordinarie arbetsuppgifter som biblioteksansvar, utbildning, uppdatering av handböcker, systemgenereringar, effektivitetsuppföljning och underhåll av installerade programprodukter samt medverkan i systemutvecklingsprojekt (såld kapacitet) kommer också nedanstående projekt att genomföras.

KURSPAKET

Utbildningspaket för systemkonstruktion har länge funnits på prioritetslistan. Gunnar Mattsson har fått ansvaret som projektledare. Det förväntade resultatet är ett kurspaket (väl förankrat hos systemutvecklingsansvarig) uppbyggt på moduler som vid behov även kan sättas samman vid spontana projektstartskurser. Rationalisering av systemdokumentation ingår som en del av projektet. En första utgåva den 8 juni 1976

IMS - METODER

för DL/1-programmering, databasintegritet, formatgenerering on-line, password för ID-kortläsare, revision av DB/DC-handbok är ingående komponenter i ett IMS-projekt med Gunnar Lindberg som projektledare. Beräknad färdigtidpunkt, 1 juli 1976.

FULL SCREEN EDITOR

TSO-installationen startar på allvar i och med att CDA-installationen är avslutad. Det har varit dåligt med testmöjligheter under hösten och januari, varför anpassning till VILMA I och rationaliseringsåtgärder som att lägga kom-

pilering utanför TSO har fått vänta. En ny facilitet, Full Screen Editor (FSE) har inköpts och kommer att underlätta terminalhanteringen. Utbildning sker från vecka 612. Bengt Ögren håller i trådarna.

VILMA II

med Lars Dannstedt som projektledare kommer bl a att behandla 1) fastställande av namnstandard för olika slag av bibliotek 2) uppdelning av laddmodulbibliotek 3) framtagning av rutiner för automatisk kompress av PDS 4) uppdelning av procedurbibliotek etc. Installation kommer att ske etappvis. Detaljplan är ej fastställd. Beträffande laddmodulbibliotek är detta planerat till halvårsskiftet.

LÄTTHANTERLIG SYSTEMHANDBOK

För att fastställa vad som är standarder, riktlinjer eller rekommendationer har Hans Dahlqvist utsetts som ansvarig. Det förväntade resultatet är bl a lätthanterligare systemhandbok och naturligtvis renare avgränsningar. Plan är ännu ej fastställd.

För ytterligare information står jag och övriga 25XX gärna till tjänst, om Du har frågor eller synpunkter på inriktning inom 25XX eller på 25XX över huvud taget.

Bengt Jinnefält



RÖJARSKIIVA PA DA 2: Kollegerna på 2340 Reservdelar packar för att flytta över till Reserven. Vi som är kvar tackar för mångårigt medarbetarskap och önskar LYCKA TILL - God kontakt skall vi fortfarande ha kvar.

Foto: Lennart Pettersson

Amatörradio – vad är det?

Ibland får man frågan - Vad sysslar du med då, när du inte håller på med 'data'?

- Jo, jag är radioamatör.
- Aha, säger den frågande och övergår raskt till ett annat ämne.

Oftast är kännedomen om amatörradio ganska dålig bland folk i allmänhet. En och annan tar på sig en funder-sam min och säger,

- Ja, ja - det är ni som håller på på privatradiobandet. (27 MHZ)

För en PR-fantast (Privat Radio) är ett sådant påstående mycket smick-rande, men så icke för radioamatörer. Vi har mycket få saker gemensamma, och vi vill inte bli förväxlade med PR-folket.

Det är dags att skingra dimmorna kring en av världens kanske mest in-tressanta hobbies. Amatörradio är i grunden en teknisk hobby, en hobby som är förknippad med radiokommunikation. Men amatörradio är inte bara elektronik. Det innebär så mycket mer - en anda, kontakt mellan människor, ja nästan ett sätt att leva.

Ordet amatör förknippas ofta med uttryck som nybörjare och fuskmakare. Det är en felaktig sammankoppling när det gäller amatörradio. I själva verket har amatörradion ända från början hävdat sig väl i jämförelse med andra grenar av radiotekniken. Ofta har amatörerna varit föregångs-män i utvecklingen. Ordet amatör inne-bär i det här sammanhanget avsaknad av ekonomiskt vinstintresse, inte brist på tekniskt kunnande.

Över i stort sett hela jorden finns mer än en halv miljon licensierade sändaramatörer. I den gemensamma hob-byn finns inga nations- eller klass-gränser. Alla är helt enkelt radio-amatörer och bedöms efter sina tek-niska eller kommunikationsmässiga prestationer. Varje dag utväxlas tu-sentals kontakter per telefoni, tele-grafi eller på andra trafiksätt, tvärs över alla gränser. Dessa internatio-nella kontakter innebär också rika möjligheter för språkintresserade att öva upp sina färdigheter.

För sändaramatören står ett flertal specialinriktningar öppna inom vilka han eller hon allt efter lust och fal-lenhet kan vidga sitt intresse.

- Byggandet av sändare och mottagare samt utexperimenterande av nya kopplingar utökar de tekniska kun-skaperna.
- Kontakter med andra amatörer i när och fjärran medelst telegrafi, tele-foni eller radioteletype (RTTY) vid-gar horisonten och förmedlar känne-dom om främmande länder, språk och levnadsbetingelser.
- Radiopejlorientering (s k rävjakt) kombinerar tekniska färdigheter med orienteringsförmåga och god kondition.
- Deltagande i nationella eller inter-nationella tävlingar stimulerar skick-ligheten i att under skiftande för-hållanden behärska sin apparatur och att utnyttja densamma.
- Medverkan i studiet och utforskningen av radiovågorna och deras utbredning ger bidrag till den vetenskapliga ut-vecklingen

Detta var bara ett axplock ur vad dagens radioamatörer kan syssla med. Som synes är amatörradio en hobby med många fa-cetter, en hobby som skiljer sig från andra genom att den är den enda som åt-njuter skydd av statliga lagar och inter-nationella fördrag, den enda som är för-behållen kvalificerade, auktoriserade utövare.

Nu undrar ni kanske - Hur är det möjligt att överbrygga språkgränserna? Ja, gi-vetvis är det av värde med kunskaper i engelska, tyska, spanska etc. Men ama-törerna har löst problemet på ett an-nat sätt. De har bildat ett mycket spe-ciellt amatörradiospråk, som är en bland-ning av till oigenkännlighet förkortad engelska, ett tillskott av internatio-nella Q-förkortningar för radiotrafik och en tillsats av en del kvarlevor från den gamla trådtelegrafins speciella morseuttryck. Fastän det är baserat på engelska språket, förstås det även av amatörer som inte kan ett ord engelska. De accepterar "DX" som ett uttryck för en kontakt med en avlägsen station utan att känna till att det är en sam-mandragning av orden "distant X", en okänd station (X) långt borta. Likaså förstås "CUL" i betydelsen "på åter-



"seende" utan vetskap om att det härstammar från orden "see you later".

Kontakter man haft verifieras med QSL-kort. QSL är en s k Q-förkortning och betyder "jag kvitterar". Genom att samla dessa kort från olika hörn av världen kan man få diplom som erkännande för prestationen.

WAC, "worked all continents", bekräftar förbindelser med alla sex världsdelarna, WAS bevisar att alla stater i USA kontaktats. DXCC att förbindelse er nåtts med minst hundra länder och WAZ att vederbörande tillhör den elit som uppnått kontakter med jordklotets samtliga 40 zoner. Har man haft förbindelse med sex världsdelars flickor (YL = young lady), får man WAC YL, för att bara nämna ännu ett exempel.

Enorm är den mängd QSL-kort som strömmar vår jord kring. Bara i Sverige behandlades under 1973 totalt 3,6 ton QSL-kort. Av dessa var 1,7 ton utgående kort.

Smarta PR-män, (och nu syftar jag inte på Privat Radio utan på företags reklammän) har givetvis inte varit sena att se de möjligheter till gra-

tisreklam som här öppnar sig.

Här kan man nå överallt på vår jord och genom många händer innan kortet når sin slutgiltiga adressat och kanske blir uppsatt på en vägg till allmänt beskådande. Radioamatörer har alltid en provkarta på "rara" QSL-kort uppsatta.

Ett exempel på just detta ser vi på kortet ovan. Texten på baksidan lyder.

VOLVO PV 544 4 cyl 1.58 litre
85 HP ENGINE
A product of superb Swedish
engineering.

HÄR REKLAMMÄN !

Här har ni ett utmärkt - och till kostnad helt oslagbart sätt att sprida t ex Volvo 66 och JOFA över hela vår jord. Ni kommer långt ifrån att vara först på plan.... men bättre sent än aldrig!

Till sist, tycker ni att det här med amatörradio verkar vara intressant så tag gärna kontakt med mig eller Bertil (SM6FwH) på 2350. Vi svarar på alla frågor.

SM6FFG ARVE/2530

B • L • A • N • D • A • T

VOLVO-DATA i TV

"De lyckligt lottade" heter torsdagsinslaget i TV . Säkert är det många som följer pjäsen. Den 12 februari - tredje avsnittet - finner Du Volvointeriör i allmänhet och Volvo-Data-interiör i synnerhet. Ove Tjärnberg ersätter Jörgen för någon minut som datachef.

NORSKT BESÖK

Norsk Databehandlingsförening har avisat sin ankomst tisdagen den 2 mars. Ett 40-tal gäster tar del av vår verksamhet, som norrmännen hört talas om men nu vill se.

VÄNNEN KONRAD

Arkivets gode vän talgoxen Konrad är borta. I tre år har den lilla fågeln varit en kär vintergäst på Volvo-Data. Efter julhelgen fann man honom död i en av arkivlokalerna. Vet Du fö att åtta talgoxar av tio dör varje vinter.

STYRELSEMÖTE

Volvo-Datas styrelse sammanträder tisdagen den 27 april. Ordförande i styrelsen är Gunnar L Johansson i Volvos koncernledning.

DATAFESTEN

Kommittén för Datafesten den 13 mars påminner om att den utsända inbjudan måste inlämnas till receptionen senast måndag. Man hoppas att så många som möjligt tar med sig vännen sin till stans nya danslokal, Vårdshuset Lyktan.

NY ENHET

Datakommunikation kommer att bli en ny

enhet inom Volvo-Data. Allt beroende på den snabba utvecklingen inom detta område.

BUD TILL HK

Receptionen har bud till Volvos kassa på HK varje dag kl 13 för reseräkningar, valutor, biljettbeställningar m m .

VINTRIG HELG

28 dataiter var förra helgen i Hemsedal i Norge och åkte skidor. Man bodde i Gol, där Göran Svensson 2320 hade fixat perfekt inkvartering. Att vattnet frös och sängutrustningen hade kommit bort gjorde ingen ledsen, så då förstår alla hur bra resten var.

FLYTTNINGSFÖRBEREDELSE

Håkan Sturedahl håller som bäst på att lösa landskapsfrågan i datahuset. Så mycket är klart att våra konsulter på 2700 flyttar till DA 2, men först i augusti.

VAD INNEHÅLLER DUMPEN ?

Artikelfördelningen under 1975 i Dumpen har mätt i antal spalter varit följande: En tredjedel fackartiklar, en tredjedel personalinriktad information och en tredjedel allmänt om Volvo-Data. Frågan är om detta är en riktig fördelning. Hör gärna av Dig om Du har synpunkter.

PARKERING IGEN !

Vi återkommer till parkeringsproblemen. Vissa platser är reserverade t ex för Serviceskolan. Vakten har kommit med ett påpekande att reservationen måste respekteras.

P.S. Enligt informationskollegan K-A Jansson på Sveriges Radio TV i Göteborg är vi på Volvo även med i femte avsnittet av pjäsen "De lyckligt lottade."

PERSONALNYTT

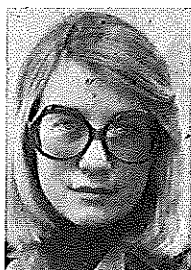
NYANSTÄLLDA

2320



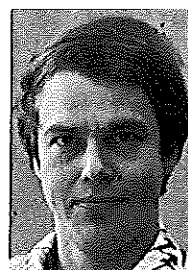
Bengt Andersson

2350



Britt-Mari Lindh

2370



Tommy Lundh



Glenn Palstam

2420



Siv Christensson

Avd

Namn

Arbetsuppgift

2350

Glenn Palstam
Ewan Westerlund

Programmeringsuppgifter
"

2420

Karin Burge
Siv Christensson

Postdistribution och
sekretariatsuppgifter m m.

BEFATTNINGSVÄXLINGAR

Från Till

Namn

Arbetsuppgift

2180 2180

Birgitta Lilja

Programstansning i DA 2

2180 2190

Ulla Wiberg

Arkivarie i bandarkivet

2310 2320

Lars Andersson

TOMAT-projektet

2330 2320

Olof Sahlin

Konstruktionssystem PV

2330 2320

Hasse Börjesson

Konstruktionssystem PV

2320 2730

Lars-Ove Appelqvist

Volvobil-system

2320 2740

Anders Kåvestam

Återförsäljarsystem

2330 2740

Arne Kullander

"

2370 2740

Jurek Hirschberg

"

SLUTAR

<u>Avd.</u>	<u>Namn</u>	<u>Ny befattning</u>	
2110	Mikael Malm	till Pentas dataavdelning	760119
2180	Madeleine Berntsson	annan verksamhet utanför koncernen	760131
2330	Bengt-Ove Göthlin	annan verksamhet utanför koncernen	760214

UTNÄMNINGAR

- 2130 Jan-Eric Ericsson har utnämnts till lagbas för Administration och Service inom 2130.
- 2370 Christer Pernblad har utsetts till chef för enheten Systemservice, minidatorer.
- 2730 Esbjörn Eriksson har utnämnts till basgruppchef för VR-systemet Håkan Hermansson för AF-systemen och Bengt Blomgren för projektstöd.

2540 FÖRSVINNEN !

Kostnadsställe 2540 upphör fr o m 760301, vilket innebär att gruppens medlemmar kommer att skingras.

Till 2510 går: Henrik Holst och
Gunnar Nilsson

Till 2530: Erik Klaren, Gunnar Lindberg och Roland Linderöth

TSO igen !

Våren 1973 tog vi de första stapplande stegen mot TSO genom pilotförsöket mot IBM i Stockholm. Sedan dess har TSO svävat som en osalig ande över oss, en diffus skepnad som endast tagit fastare form i mötesprotokoll och på tidsplaneblanketter (bortsett från ett tillfälle för nära ett år sedan, då fenomenet för några dagar materialiserades i form av ENTER LOGON - på våra bildskärmar). Det är därför med viss tvekan jag nu påstår att: 'Det är dags nu!' Så snart CEDA är installerad och igång skall TSO slåss med batchtesterna om CPU och minne. I mitten av mars räknar vi med att börja utbildningen.

Varje vecka går två tvådagarskurser med vardera tio deltagare. På så sätt räknar vi med att ha praktiskt taget alla presumptiva TSO-användare på Volvo-Data (inkl Reserven) utbildade före den 1 juni.

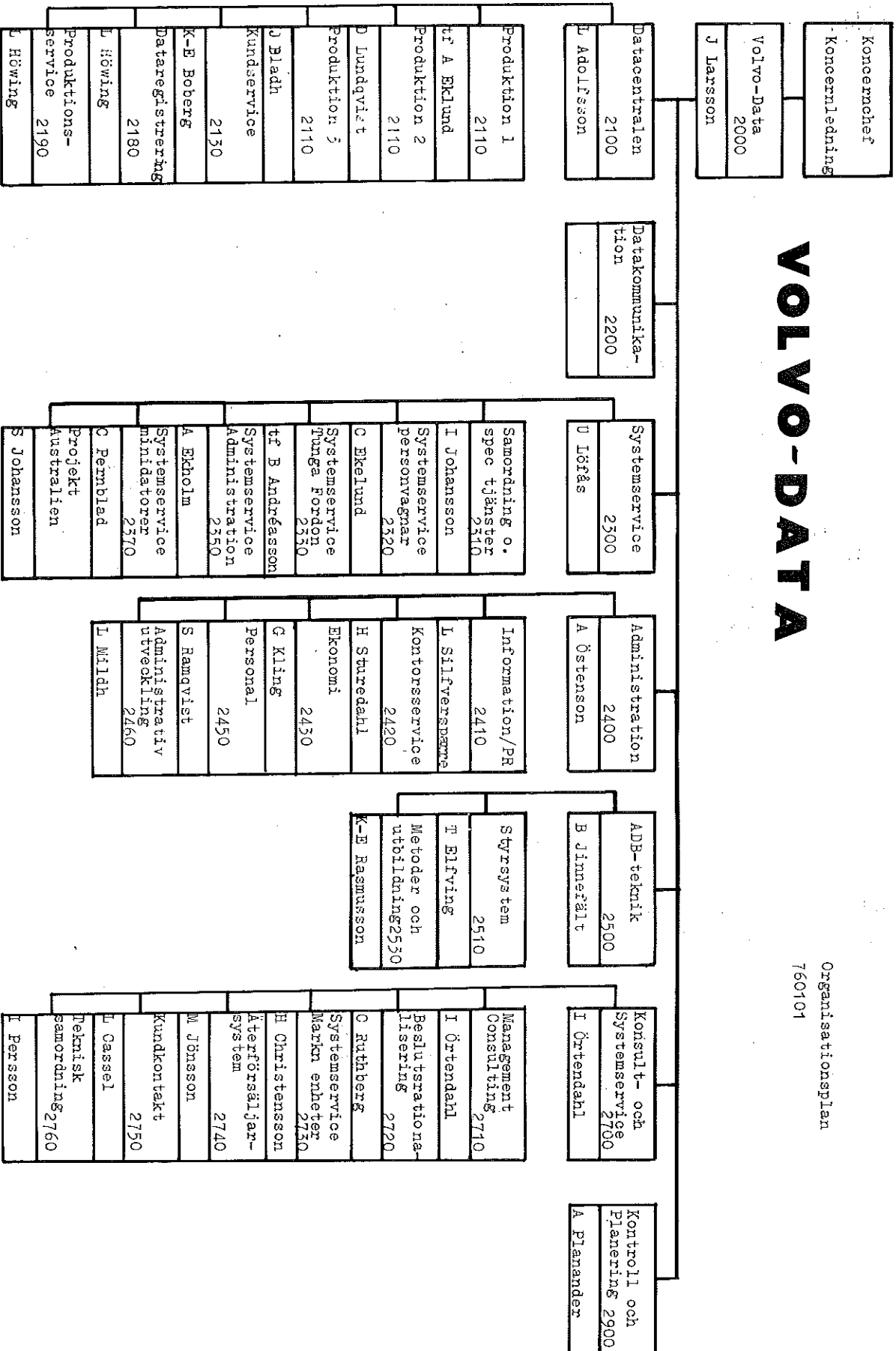
Tiden fram till utbildningsstarten skall vi (Göran C, Arve F och jag) ägna åt att göra de anpassningar mot VILMA som krävs för att man utan besvär skall kunna växla mellan TSO och batch

Vi ses vid terminalen!

Bengt Ö.

VOLVO-DATA

Organisationsplan
760101



Fastställt:

Jörgen Larsson
Jörgen Larsson